

判例評釈
〔海事判例研究〕

早稲田大学海法研究所・判例研究会〔第6回〕

「船長のために」署名された船荷証券における運送人の特定

——カムフェア号事件東京地裁判決の再検討——

（東京地裁平成9年9月30日判決、平成元年（ワ）第16347号貨物引渡等請求事件、判時1654号142頁、判タ959号262頁）

池 山 明 義

判示事項

定期傭船された船舶に積載された貨物につき船荷証券が「船長のために」署名された場合、荷送人と海上物品運送契約を締結し、船荷証券所持人に対して契約責任を負う運送人が誰であるかを特定するに当たっては、重要な証拠である船荷証券上の記載を重視すべきであるとしても、運送人の特定は契約当事者の確定という契約解釈一般の問題であるから、当該契約成立の際の事情をも考慮して判断するのが相当である。

船荷証券が定期傭船者の代理店により「船長のために」署名されている、船荷証券表面に定期傭船者名下の頭書が存在するが船主又は裸傭船者の具体的頭名はない、裏面約款として所謂デマイズ・クローズに加え定期傭船者が運送貨請求権を有する旨の約款も存在する等の事実関係の下では、当該船荷証券は、運送人の表示を欠いており、運送人として責任を負うのは定期傭船者であると認めるのが相当である。

前記船荷証券においては、所謂デマイズ・クローズにより運送人の責任を引き受けた船主の責任を否定すべき理由はないから、船主は、定期傭船者とともに、貨物の滅失について運送人の責任を負う。

I 事実の概要

被告Yは、本船カムフェア号について、船主Aと定期傭船契約を締結して傭船していた。Yは、本船による本件の航海について、更に傭船者Bとの間で航海傭船契約を締結していた。

本船は、昭和63年12月、船積地 Papua New Guinea において、台湾向及び韓国向の貨物を積載し、船積地におけるYの代理店Cは、それら貨物につき仕向地毎に船荷証券計2件を発行した。各船荷証券には、仕向地毎に別々の荷送人、荷受人及び通知先（何れもBと別会社）が記載されていたが、その余は以下の同一の記載内容及び書式であった。

- ・船荷証券表面下段の発行者の記載及び署名

事前印刷	船長のために (For the Master) By 「Y」 as Agent
スタンプ	「C」 as Agents Rabaul
署 名	上記スタンプの行間 判読不能
- ・表面右上の頭書 「Y」
- ・運賃欄の記載 運賃前払済
- ・裏面約款（抜粋）

本船荷証券において、「運送人」とは船主又は裸傭船者をいう（1条）。

本船荷証券により証される契約は、貨物所有者と船主ないし裸傭船者との間の契約であるから、運送契約の違反ないし債務不履行による貨物の滅失毀損については、それが堪航性に関係するか否かを問わず、船主又は裸傭船者のみが責任を負う（2条1項）。

本契約に基づいて発生する運送賃その他の代金はすべて、Yに支払われるべきものとする（13条1項）。Yは、本船荷証券に基づいて貨物、荷送人又は荷受人が支払うべきすべての運送料、料金その他の金銭（中略）を被担保債権として、貨物に対して留置権及び先取特権（リーエン）を有する（同条2項）。

本船は、同年同月、航海途上のフィリピン沖で船体断裂事故を起こし沈没した。貨物は全損となった。

原告X1及びX2は、台湾向及び韓国向貨物の貨物保険者であるが、各々、保険代位により船荷証券の所持人としての権利を取得し、本船の定期傭船者たるYが運送人⁽¹⁾であるとして、Yに対する損害賠償請求訴訟を提起した。

II 判決要旨

請求一部認容。

1 法（筆者注：平成4年改正前国際海上物品運送法のこと。以下同じ。）9条は、船荷証券に事実と異なる記載がなされた場合であっても、運送人がその記載について注意が尽くされたことを証明した場合には、その記載が事実と異なることを善意の船荷証券所持人に対抗できるとしているから（中略）同条が適用される外航船舶の船荷証券は、有価証券ではあるが、いわゆる文言証券ではない。したがって、荷送人と海上物品運送契約を締結し、船荷証券所持人に対して契約責任を負う運送人が誰であるかを特定するに当たっては、重要な証拠である本件船荷証券上の記載を重視すべきであるとしても、運送人の特定は契約当事者の確定という契約解釈一般の問題であるから、当該契約成立の際の事情をも考慮して、被告が運送人に当たるかどうかを判断するのが相当である。

2 本件船荷証券裏面約款は（中略）1条において「運送人」とは船主又は裸傭船者をいうと定義づけた上で、「本船荷証券により証される契約は、貨物所有者と船主ないし裸傭船者との間の契約である（中略）」と規定している。

しかしながら、その一方で、本件船荷証券裏面約款は（中略）被告が運賃請求権及び担保権を有する旨規定している（13条）。（中略）運送契約に基づく運賃請求権は運送義務の対価であるから、同約款13条は、被告が運送人であることを前提とするものと解される。

そうすると、本件船荷証券裏面約款（中略）の規定のみによって運送人を特定することはできないというべきである。（以下略）

3 被告は、Cを代理人として、「船長のために」本件船荷証券に署名しているが、裸傭船契約が締結されていない場合には、船長は船主の包括代理人であるところ（商法713条1項）、本船については裸傭船契約は締結されていないから、右の「船長のために」という文言は、船主の包括代理人である船長のために署名するということであって、船主を本人とする趣旨と解される。それゆえ、本件船荷証券上の記載としては、右の「船長のために」という文言から、被告を代理人とする趣旨であることは明らかであり、表面上部に被告の社名を大きく冠した被告の専用品紙が本件船荷証券として用いられたからといって、被告を本人として表示したことにはならないと解するのが相当である。

4 もっとも、法7条1項6号は、船荷証券には運送人の氏名又は商号を記載しなければならないと定めているにもかかわらず、本件船荷証券には、船主の名称及び所在の表示がないことから、右の署名により運送人たる地位を取得する本

人の特定が十分になされているかどうかは問題である。殊に（中略）現代においては、本人の具体的な頭名がなければ、船長が誰の代理人であるかを容易に知り得ないことが多いのであるから、代理方式によって船荷証券を発行する場合には（中略）船主ないし裸傭船者の名称を具体的に頭名する必要があるというべきである。そして、たとえ船荷証券所持人が海運実務の知識をある程度有していることが多いとしても、海事法の特殊性を理由として、右のような調査の煩雑さとリスクを船荷証券所持人に負担させることは相当ではない。以上を総合すると、「船長のために」という文言は、単に被告が代理人として発行する旨を表示するにとどまり、船主又は裸傭船者の名称を具体的に頭名していない本件船荷証券は、運送人の表示を欠いているというべきである。この点、本件船荷証券裏面約款には、前記のとおり、運送人とは、船主又は裸傭船者をいうものと定義されており、また、前示のデマイズ・クローズがあることから、これらの規定によって運送人本人が明示されているとの考え方があるが、法 7 条 1 項 6 号にいう「運送人の氏名又は商号」とは、特定の個人名又は商号を指すものと解するのが相当である上に、船荷証券上に当該船舶が裸傭船されているかどうかが明らかにされていないことから、裏面約款の右各条項のみにより運送人本人が表示されていることにはならないというべきである。

そうすると、定期傭船者又はその代理人が「船長のために」という文言の下に署名したとしても、船主又は裸傭船者の復代理人として署名したものと評価すべきではなく、結局、右の文言は法律的に意味をなさないというべきである。

5 他方、本件船荷証券裏面約款は（中略）被告が運賃請求権及び担保権を有する旨規定しており、さらに（中略）船荷証券上の運送賃は定期傭船料を上回ることが多いが、そのような場合であっても、船主は、運送賃回収の手間を省いて安定した収入を得るために、その差額を定期傭船者である被告に請求しない旨合意していることが認められる。それゆえ（中略）本件船荷証券上の運送賃は実質的にも被告に帰属しているということかできる（中略）。

したがって、本件においては、被告を運送人であると認めるのが相当である。

6 （前略）デマイズ・クローズは、運送人であると認定される被告の責任を船主が免責的に引き受けるものであり、運送人たる被告の責任を消滅させることを内容とすることから、荷送人、荷受人又は船荷証券所持人に不利な特約であって、その限りで法 15 条 1 項に違反するというべきである。

なお（中略）運送人の責任を引き受けた船主の責任を否定すべき理由はないから（引用略）、船主は、定期傭船者である被告とともに、本件貨物の滅失について運送人の責任を負う（（中略）重疊的債務引受となる。）とするのが相当である（以下略）。

本判決は、堪航性担保に関する相当注意義務の証明責任の所在についても判示しているが、この点に関する判旨及びその評釈は割愛する。

Ⅲ 評 釈

判旨の理由及び結論双方に反対である。

船荷証券は、運送人が運送契約及び貨物受取の証拠として発行する有価証券であり、少なくとも伝統的には貿易取引における基本的書類の一つである。にもかかわらず、ある運送について船荷証券が発行された後、運送の履行過程で不幸にして事故が発生し運送人の責任が追及される場面に至って、そもそも船荷証券上の運送人が誰かについて紛争が生じることがある。船荷証券上の運送人の特定の問題として、海事法における難問の一にすらなっている。

本稿は、この問題に関する本邦主要判例の一である、カムフェア号事件東京地裁判決（以下「本判決」という）を題材に、この問題の再検討を試みるものである。周知のとおり、この問題については、ジャスミン号事件に関する各審級の判決があるが、⁽²⁾本判決は、その控訴審判決の後、上告審判決の前の段階で下されているところ、本判決とジャスミン号事件各判決特に上告審判決の結論とが正反対であることもあり、両判決の関係は、かねてより議論がある。また、両判決で問題とされたタイプの証券は現在でも⁽³⁾発行されることがあり、両判決の検討の意義は、実務的にはなお失われていない。

1. 「船長のために」署名された船荷証券における運送人の特定方法

（1）運送人の特定にあたり斟酌すべき事実の範囲⁽⁴⁾

周知のとおり、かつての大審院判例では、定期傭船契約は船舶賃貸借契約と労務供給契約の混合契約と解され、従って、定期傭船者にも船舶賃借人に関する商法704条1項が適用又は類推適用され、船舶の利用に関する事項については常に定期傭船者が第三者に対し責任を負い、それゆえ、船荷証券により運送人として責任を負う者も定期傭船者であると考えられていた。これに対し、本判決は、そのような考え方に与せず「荷送人と海上物品運送契約を締結し、船荷証券所持人に対して契約責任を負う運送人が誰であるかを特定するに当たっては、重要な証拠である本件船荷証券上の記載を重視すべきである」との考え方を宣明した。更に本判決は、これに加えて、最終的には「運送人の特定は契約当事者の確定という契約解釈一般の問題であるから、当該契約成立の際の事情をも考慮して」判断すべき旨も併せて判示した。

上記判旨の前段は、ジャスミン号事件上告審判決が「船荷証券を所持する第三者に対して運送契約上の債務を負担する運送人がだれであるかは、船荷証券の記載に基づいてこれを確定することを要するものと解するのが相当」と判示して前記大審院判例を明示的に変更したと軌を一にしており、現在では概ね異論がない。他方、上記判旨後段は「証券上の記載」は「重視」の対象であるものの、ほかに「契約成立の際の事情」をも考慮すべきと判示している。これに対し、その後のジャスミン号事件上告審判決は「証券の記載に基づいて」確定すると述べるのみで、上記判旨後段に該当する判示がない。

判旨のこの差異から明らかとなる第一の論点は、定期傭船された船舶に積載された貨物につき船荷証券が「船長のために」署名され発行された場合、運送人の特定はどのように行われるべきか（具体的には、証券の記載のみに基づいて行われるべきか、記載以外の契約成立の際の事情等も斟酌することがどこまで許されるか）という問題である。

代表的な見解は、ジャスミン号事件上告審判決は「証券上の記載を基本として確定すべきことを明らかにしたものであって、証券上の記載以外の事情を一切考慮してはならないというわけではない。証券上の記載の趣旨を明らかにするために、定期傭船契約の内容や船荷証券作成前後の経緯等の事情を斟酌することは許される」と解し、更に本判決の判旨も特に否定しない見解である。⁽⁵⁾

これと対照的な見解は、ジャスミン号事件上告審判決を正当と評価したうえ、本判決はそれと「著しく異なっている」として批判する見解である。論者の一人箱井教授によれば、船荷証券は転帳流通することが予定された有価証券であり、その記載への信頼が保護される必要があるから、証券上の債務者たる運送人は、少なくとも善意の所持人との関係では、原則として証券の記載によって特定するのが当然の帰結である。その結果として、証券上の運送人と実質関係たる運送契約上の運送人の不一致があっても、証券上責任を負うのは前者であり、他方、所持人の側から証券外の事実⁽⁷⁾を援用して証券の記載と異なる者が運送人であると主張立証することは妨げない。この観点からは、ジャスミン号事件上告審判決が「証券の記載に基づいて」判断すべしとするのが正当であり、本判決が「契約解釈一般の問題」として「契約成立の際の事情」をも考慮するのは、証券上の運送人の判断基準を不明瞭にするものであり、且つ、証券所持人の地位を著しく不安定にするものである。⁽⁸⁾

(2) 特定すべき「運送人」の意義

本判決は、「荷送人と海上物品運送契約を締結し、船荷証券所持人に対して契約責任を負う運送人」の特定を問題にしている。そして、具体的な判断の過程では、一旦「本件船荷証券は、運送人の表示を欠いている」とまで断定したうえで、

最終的には「本件においては、被告を運送人であると認めるのが相当である」と結論付けている。これに対し、ジャスミン号事件上告審判決は、「船荷証券に表章された運送契約上の請求権についての債務者」「船荷証券を所持する第三者に対して運送契約上の債務を負担する運送人」との表現を用いたうえ、「船荷証券に表章された運送契約上の請求権について」定期傭船者が「運送人としての責を負うものとは認められない」との原審判断を是認している。

判旨のこの差異から想定しうる第二の論点は、船荷証券が発行されている場合において特定すべき運送人とは如何なる意味の運送人か（具体的には、①船荷証券上の運送人（証券上の義務者）と②船荷証券の原因関係たる運送契約上の運送人（原因関係上の義務者）を分けて考えることができるという前提に立って、両者各々の特定（ないし両者相互の関係）が問題となり得ると考えるか、それとも①②の概念的な区別を特段しないか）という問題である。

野村教授は、この問題について想定し得る見解として、以下の三種類、即ち、（a）船荷証券の要因証券性とは、原因関係たる運送契約上の債権が証券上にそのまま表章されることを意味するとの理解を前提に、②の確定が、①の確定の先決問題であり、②は船荷証券の記載以外の諸々の証拠をも参酌して行われ、それがそのまま①にも引き継がれるとの説、（b）前記（a）と同様に、②の確定が、①の確定の先決問題であることを認めつつも、逆に②もまた専ら船荷証券の記載により確定すべしとの説、（c）①と②とを別個想定し得るとの理解を前提に、①は専ら船荷証券の記載により確定すべしとの見解があり得るとしたうえ、ジャスミン号事件上告審判決はこの（a）（b）（c）の何れに拠るのか明快でないが、本判決は（a）の立場に立っていると説明される。箱井教授は、前記（1）における説明から既に明らかなとおり、①②を区別し、特定すべき運送人は本来①であるとの立場（従って証券の記載により特定する）に立ちつつも、善意の所持人には別途②の主張立証をも許し、本判決については、証券上には運送人の表示を欠く（即ち①の表示を欠く）と認定して実質関係（即ち②）の探求を指向しているものの、①②が不一致の場合の解決が不明であると批判されている。⁽¹⁰⁾

しかし、この点については、特に言及のない見解も多い。

（3）私見

まず、論理的に先に問題となる（2）の論点から私見を述べさせて頂くと、問題となる局面は、自身は契約当事者ではない証券所持人が、自己が裏書譲渡を受けた証券に基づき証券上の責任を追及する場面なのであるから、①②を敢えて区別するのであれば、探求されるべき責任主体たる「運送人」とは①であり、①以外ないという理解で十分ではないかと考える。②は、運送契約の原当事者間では問題となり得ても、証券に表章された権利を承継したに過ぎない所持人が責任追

及する場面で②を問題にすることには無理があるように思われる。原則的に①を問題としつつ、証券所持人保護の見地から、所持人が証券外の事情を立証して証券上の記載と異なる運送人(即ち②)を主張立証することは妨げないとの見解は、傾聴に値するものの、そこでいう異なる運送人の債務は、別人の債務である以上、証券上に表章されておらず、移転しようがないのではなからうか。一定の場合に証券の記載が事実と異なる旨の反証を証券上の義務者たる運送人ができることから、一般論として一定の場合には同様の反証を証券上の権利者たる所持人側からのもできるとは考え得るかもしれないが、そもそも証券上の義務者が誰かということの判断は次元が違うのではなからうか。

そして(1)の論点、即ち当該運送人の特定方法についても、問題が、転輾流通する証券上の義務者の特定である限り、証券の記載に依拠して判断するのがその論理的帰結であると考え。その意味で、本判決が、いわば無限定に、それを契約解釈一般の問題として契約成立の際の事情一般をも斟酌可能と述べたのは些か不適切で、ジャスミン号事件上告審判決の「証券の記載に基づいて」判断すべしとの説示の方がより正確であると考え。本判決は、平成4年改正前国際海上物品運送法9条の規定から、同条の適用がある船荷証券が「いわゆる文言証券ではない」ことを理論的論拠としているが、前記のとおり、一定の場合に証券の記載が事実と異なる旨の反証を証券上の義務者たる運送人ができるということと、証券上の義務者が誰かの判断とは、次元が違うのではなからうか。

もっとも、「証券の記載に基づいて」解釈するといっても、記載内容の意義は、単にその国語辞典の意義の探求だけで解明することは不可能で「証券上の記載の趣旨を明らかにするために」証券外の事情も斟酌しなければ正しく解釈できないこともまた当然であろう。本件で問題となる端的な例として「船長のために」との語の解釈は、そもそも船長とは一般に如何なる地位にある者であり、そしてこの語はどう評価されてきたのかという証券外の事情を斟酌しない限り、その意義を理解することはできないし、頭書にその名が見える者(Y)や署名者(C)についても、その者の本船との関係(定期傭船者や船積地代理店)という事情を斟酌しなければ、その意義(如何なる立場の者の頭書や署名なのか)を評価することはできないからである。

この観点からすると、本判決及びジャスミン号事件上告審判決とも、実際に斟酌している内容には、大きな差がある訳ではない。それどころか、本判決の方が、一旦は本件船荷証券には運送人の表示を欠くとまで言いながら、最終的な運送人の特定では裏面約款という「証券の記載」自体に依拠する解釈を採用しており、ジャスミン号事件上告審判決の方が、船長とは船主の被用者であること、現実の発行者(航海傭船者の代理人)は、定期傭船者及び船主から「船長のために」船

荷証券を発行する代理権を受けていたこと等の証券外の事実を丁寧⁽¹²⁾に認定したうえで、「証券の記載」の解釈として船荷証券上の運送人は船主であると結論付けた控訴審判決を是認しているのである。

2. 具体的判断

それでは、「証券上の記載を重視」しつつ「契約成立の際の事情をも考慮して」判断するにせよ「証券の記載に基づいて」判断するにせよ、運送人を定期傭船者とした本判決の判旨の理由及び結論は適切であろうか。

（１）「船長のために」された署名及び定期傭船者名義の頭書の解釈

本判決は、①「船長のために」された署名と、②定期傭船者名義の頭書の意義について、①は船主の包括代理人である船長のために署名したということであり、換言すれば船主を運送人とする趣旨の署名であり、他方②によって定期傭船者を運送人として表示したことにはならないと解釈した。そのうえで、しかしその結果は法の要求する運送人特定が不十分となることや運送人と解釈された船主の特定困難を指摘して、結局はこれでは本人の特定を欠き意味をなさず、証券上の運送人の表示を欠くとまで述べる。そして最後に、裏面約款の運送賃請求権の所在に関する条項に基づき、運送人は定期傭船者であると結論づけた。これに対し、ジャスミン号事件各判決は、①につき本判決と同様に船主を運送人とする趣旨の署名であると解し、②に大きな意味を認めず、従ってそのまま運送人は船主であると認定している（上告審判決は控訴審判決の認定判断を是認している）。本判決とジャスミン号事件各判決とでは、結論は正反対であるが、①及び②の意義の評価については、実は同じ考え方に立っている。

しかしながら、学説においては、「船長のために」署名された船荷証券を解釈する場合の主たる対立点は、①即ち「船長のために」された署名の意義の伝統的理解と、②即ち定期傭船者名義の頭書の記載に矛盾がある場合に、どちらをより重視するかにある。

一つの見解は、発行者本人の如く記載されている船長はあくまでも船主の代理人に過ぎず、歴史的に「船長のために」された署名は、結局は船主の代理人としての署名と評価されてきており、現にその形式で署名されている以上、運送人は船主であるとする見解である⁽¹⁴⁾。以下では、結論的に船主が運送人としての責任を負うとの見解という意味で、便宜的に「船主説」という。現にその形式で署名されている限り、船主を運送人とする証券が発行されたというほかに、頭書に傭船者名が冠されているとしても、それを以て当該頭書の名義人が運送人とは言えないということになる。

もう一つの見解は、署名に加えて、言わば証券上の唯一の固有名詞である頭書

の記載をも重視して、双方を素直に解釈すれば、当該頭書の記載をもって運送人の表示と解釈すべしというものである。以下では、結論的に定期傭船者が運送人としての責任を負うとの見解という意味で、同じく便宜的に「定期傭船者説」という（但し船主も何らかの構成により運送人としての責任を負い得ると考えるかどうかは別論である）。この説の一人である箱井教授によれば、証券の記載の解釈基準は、善意の所持人が誰を運送人として認識するかという視点であり、また、本来運送人は明確に具体名で表示されていなければならない(法7条1項6号)。しかるに、「船長のために」された署名は運送人として船主の具体名を表示していないからこの要件を満たさず（所持人が船主の具体名の調査義務を負うのはおかしい）、逆に、頭書には具体名が記載されているから、これを以て運送人の表示と解し得る。⁽¹⁵⁾頭書は運送人名の表示手段として重要な意味を有し、現在の運送人船荷証券主義の下では、証券は運送人の代理人として発行される⁽¹⁶⁾のだから、必ずしも船長の署名が船主の代理人としての署名とは評価されない。⁽¹⁷⁾

更に、両者の可否は前提事実の評価が違う以上理論的に決着がつかない問題とし、且つこのような証券の場合は証券上の運送人の確定はできないとして、証券外の事情により「真の運送人」を立証すべしとの見解もある。⁽¹⁸⁾

以上のような学説対立の観点からみると、ジャスミン号事件控訴審判決は船主説に依拠しており、上告審判決はその認定判断を是認しているのに対し、本判決は、船主説と定期傭船者説の何れとも違う特異な判断をしていることができる。本判決は、上記のとおり「船長のために」された署名並びに定期傭船者名義の頭書の評価について、一旦は船主説的な評価をしつつも、それでは具体的顕名がないとの定期傭船者説からの批判を受け入れ、しかし定期傭船者説に依拠するのでもなく、本件船荷証券には運送人の表示を欠いていると結論付けたいうえで、代わりに、一旦は相矛盾するゆえ判断材料とできないとしたはずの裏面約款のうち一つ(13条)に依拠して結論を出しているのである。しかし、約款に戻るのであれば、何故、矛盾する一方(13条)に戻り、他方(1条及び2条)には戻らないのだろうか。また、仮に本判決を踏まえて被告が裏面約款を適宜修正したら判決の結論は覆りかねないが、それは妥当だろうか。本判決が、裏面の特殊な約款を最終的根拠とするのは、船主説と定期傭船者説の可否以前に、説得力を欠く判断と評さざるを得ない。

(2) 本判決で認定されていない事実

ところで、判例評釈にあたっては、通常、判決の認定事実自体は所与のものである。しかしながら、筆者は、実務法曹として、本判決及びジャスミン号事件各判決には、明らかに認定されるべき事実が認定されていないのではないかと、そして当該事実は両判決に対する評価にも相当の影響があるのではないかと以前か

ら思っている。以下では、批判があり得ることは承知の上で、船主説と定期傭船者説の対立に関する私見を述べる前に、この点につき申し述べたい。

それは、本件貨物の運送に係する対価の現実の授受が具体的にどのようなされたかに関する事実である。本判決は、裏面約款の運送賃請求権の記載を最終的な決め手としているにもかかわらず、この点具体的に認定していない。⁽¹⁹⁾ ジャスミン号事件各判決も同様である。しかし、筆者の知る限り、本件運送にかかる対価としては、①船主Aと被告Yの定期傭船契約では、通常1日当たり単価で規定される傭船料が授受され、②被告YとBの航海傭船契約では、運送貨物の数量に応じ規定される運送賃及び付随する滞船料等が授受され、それら以外にはない。定期傭船者たる被告Y（船舶運航事業者）にとっては、Bからの運送賃及び付随する滞船料等が収益であり、Aへの傭船料及び定期傭船契上で別途傭船者負担とされる運航費たる燃料費や港費等が費用である。船主A（船舶貸渡業者）にとっては、Yからの傭船料が収益であり、定期傭船契上で当然船主負担となる船員費や船費（維持修繕費や減価償却費）が費用である。これら以外に、別途、船荷証券に基づく運送賃なるものが現実授受される訳ではない。別言すれば、対価の授受を基準として契約を認定する限り、そもそも当該運送の履行のための契約としては、本来、定期傭船契約と航海傭船契約の連鎖しかない。

しかし実際には、当該運送の履行にあたり、定期傭船者が定期傭船契約に基づき指定した船積地代理店により、更に船荷証券が発行されることが多い。しかし、この船荷証券上に運送賃の記載が具体的になされることはまずなく、「運賃は…日付傭船契約に従って支払われる」と記載されるか、本件のように単に「運賃前払済」と記載されるかの何れかである。

筆者には、このような船荷証券が発行される場合（特に船主が船荷証券を発行したと評価される場合——船荷証券の記載如何ではそうとしか評価できない場合もある）には、両傭船契約の何れかが原因関係として証券に表章されるというより、いわば両傭船契約の連鎖とは別系統の契約として、船荷証券に表章される運送契約の存在を想定せざるを得ない事案すらかなりあるように思われる。そして、船荷証券上に記載される運送賃なるものも、実態としては、定期傭船契約上の傭船料又は航海傭船契約上の運送賃の何れかを、観念的に船荷証券に表章された運送契約の対価とも評価し、それらを必要に応じて証券に基づき直接請求できる（所持人の引渡請求に対し留置権で対抗できる）ようにしたか、または本件船荷証券の記載のように「前払済」と評価したかに過ぎないようにも思われる。⁽²¹⁾

このような見方には異論も多いであろうが、それに対する筆者の意見は、次の私見の中で述べる。

(3) 私 見

証券の記載に基づき解釈する限り、上記定期傭船者説の批判は十二分に傾聴に値するものの、現に発行された証券の解釈としては、やはり、船主説のいう「船長のために」された署名の意義に関する従前の評価を重視する見解が正当と考える。何故なら「証券の記載に基づき」証券上の債務者は誰かと考える限り、やはり証券上になされた書面による意思表示それ自体である署名の方式に基づき判断するのが最も素直であり、かつ、当該署名は船主を本人とする趣旨との解釈は、慣行であるがゆえにこそ、そこからの逸脱には躊躇せざるを得ないからである。逆に、頭書名義人は、通常、署名者たる海運代理店以外に証券に現れた唯一の具体名ではあるものの、その者が運送人であると直接的に基礎づける記載もまた特にない。そして、記載は曖昧と考えて約款の検討に入ると、約款は、所謂デマイズ・クローズを含め全て運送人が船主又は裸傭船者であることを示す内容になっているのが通常である。(その意味では、本件船荷証券の約款13条は特異ではある。)

これに対し、定期傭船者説の立場からは、(1)の定期傭船者説の説明で既に述べたところに加え、定期傭船された船舶における船荷証券は、定期傭船者又はその代理人が、原因契約たる航海運送契約における義務者として航海傭船者に対して発行するものであり(証券の原因関係たる運送契約は航海傭船契約であり)、そこに運送貨も含む航海傭船契約の内容が摂取され、そしてそれが裏書譲渡されて所持人に至ると評価するのが素直であり、そのように評価すれば何も無理が生じない、しかし、船主が運送人と考えると、船主は定期傭船契約と船荷証券の双方の義務者となり、正に(2)で述べたように、当該運送の履行のための契約として、対価が授受される両傭船契約の連鎖とは別系統の契約として船荷証券に表章される運送契約の存在を想定するなどという無理が生じる(想定しないとすれば、原因関係たる運送契約である航海傭船契約上の義務者が、契約を締結し対価も授受している本来の義務者たる定期傭船者から、証券の発行により証券上は船主に変更されてしまうことになる)⁽²²⁾との批判が予想される。

これに対する筆者の回答は、第一に、現実には、荷主側・運送人側とも、航海傭船契約の当事者と船荷証券に表章されている運送契約の当事者が全然整合せずそのように評価できない場合、従ってやはり(2)で述べたような想定をせざるを得ない場合が実態としてままあると思われるということである。本判決の事案が正にそうであるように、航海傭船者と船荷証券上の荷送人・荷受人が全く別人であるため、荷主側から見ても船荷証券で表章される運送契約とは航海傭船契約であると評価しかねる場合は多い。再航海傭船契約、再々航海傭船契約と手繰っていけばどこかで合致する、又は荷送人記載が非頭名代理若しくは契約当事者たる真の荷送人でなく単なる発送者の表示となっている可能性があるといった反論が

考えられるが、可能性に過ぎないし、定期傭船契約と航海傭船契約が各々多数連鎖する場合には、どれを原因契約と考えるのかはっきりできないことも多い。逆に、運送人側を見ても、実際には、定期傭船者名の頭書等が一切なく、従って定期傭船者説によっても証券上で定期傭船者を運送人と解釈する余地がなく、船主を運送人と評価せざるを得ない「船長のために」署名された船荷証券も、現に相当数流通している。

第二に、このような証券外の実質関係から証券上の債務者は定期傭船者であるべきである（それが素直である）と一般的に言うのは、証券の記載の意義を明らかにするための斟酌という範囲を超えており、定期傭船者説もまた前提とするはずの、証券の記載に基づき運送人を判断する考え方と矛盾するとも考える。

なお、船主説に立つ場合、「船長のために」された署名（即ち意思表示）の解釈問題とは別に、実際に証券に署名するのは通常は定期傭船者指定の代理店であることから、当該代理店にとっての本人即ち定期傭船者がそもそも船主代理人として船荷証券に署名できる代理権があるか、又は当該代理店が同時に船主代理人としても指定されていることが前提であり、もしそれら事情がなければ、船主を運送人とする趣旨と解される「船長のために」された署名は、無権代理行為ということになる。その場合の効力は別異に検討する余地がある。しかし、通常、これらの事情は認められ、この点は問題にならないと思われる。⁽²³⁾

3. デマイズ・クローズの効力と船主の責任

所謂デマイズ・クローズ（約款2条）について、本判決は、運送人が定期傭船者でとの認定を前提に、運送人の責任を免ずる約款であって無効と言う。

本判決の結論を前提とする限り、これ自体は実は当然であると考ええる。証券上の運送人が定期傭船者と解されるならば、その責任を凡そ否定する約款が無効なのは当然で、逆に、運送人が船主と解されるなら、本約款は当然の事理を確認するに過ぎないからである。従って、本来、この約款が有効か無効かそれ自体を論じるのは正しい問いではなく、運送人が何れであるかを判断するに当たっての証券記載の一つとして、本約款を斟酌すべきか否かが問題である。先行研究でも、船主説、定期傭船者説の双方から、この点を指摘するものがある。⁽²⁴⁾

もっとも、判旨が最後に、無効としたはずのデマイズ・クローズに依拠して「運送人の責任を引き受けた船主の責任を否定すべき理由はない」として船主も運送人として責任を負うとするのは、論理が破綻していると評さざるを得ない。判旨によれば本証券上の運送人は定期傭船者なのであるが、これは別言すれば証券の発行者本人は定期傭船者であると評価したからである筈で、定期傭船者を本人として発行した証券の約款に船主が責任者と書いてある一事を以て、逆に発行者で

ないとされた船主も責任を引き受けたと言うのはおかしいからである。

本判決を以て「船長のために」署名された船荷証券に関する複数運送人説を示唆するものと解する意見もある。複数運送人説は、立法論としてはあり得なくはないものの、証券の解釈論として基礎づけることは相当の困難を伴うと思われるところ、少なくとも本判決の論理は粗雑に過ぎると考える。

- (1) 一部インターネット上で参照可能な本件の船荷証券から読み取れる情報で補った。
- (2) 東京地判平成 3 年 3 月 19 日判時 1379 号 134 頁 (第一審判決)、東京高判平成 5 年 2 月 24 日海
事法研究会誌 114 号 1 頁 (控訴審判決)、最判平成 10 年 3 月 27 日民集 52 巻 2 号 527 頁 (上告審判決)。
その他関連判例として、①東京地判平成 7 年 3 月 17 日判時 1569 号 83 頁、②東京地判平成 24 年 12
月 27 日 Westlaw 及び LEX/DB 所収がある。
- (3) もとより、本判決及びジャスミン号事件各判決については、既に膨大な先行研究がある。
先行研究公表当時と現在とで違いがあるとすれば、その後、問題事象に対する一つの立法的解
決の試みとして Rotterdam Rules に運送人の特定に関する規定 (37 条) が置かれたことであり、
その解釈及び評価も、十分な検討を要するが、本稿では対象外とせざるを得ない。
- (4) 大判昭和 10 年 9 月 4 日民集 14 巻 1495 頁 (第十三共同丸事件)。
- (5) ジャスミン号事件上告審判決調査官解説である、三村量一「判解」法曹時報 53 巻 6 号
1733-1734 頁 (平 13)。本判決の紹介は 1737 頁注 19 にあるが、同事件上告審判決と矛盾する判決
とは認識されていない。弥永真生「判批」判例評論 478 号 213 頁 (平 10)、森田果「判批」法学
協会雑誌 116 巻 6 号 1027 頁 (平 11)、神谷宗之介「判批」法律実務研究 21 号 141 頁 (平 18) も、
これに近いと思われる。
- (6) 庄子良男「判批」ジュリスト 1156 号 155 頁 (平 11)、箱井崇史「運送人の特定における船荷
証券の記載と証券外の事実」早稲田法学 73 巻 3 号 51 頁 (平 9)。
- (7) 箱井・前掲 (注 6) 57-59 頁。原茂太一「定期傭船契約と船荷証券責任」海法会誌復刊 43
号 105 頁 (平 11)、高桑昭「定期傭船契約と船荷証券責任」海法会誌復刊 43 号 110 頁 (平 11) も
これに近いと思われる。但し、これらの見解は、本判決を批判してはいない。
- (8) 箱井・前掲 (注 6) 59-60 頁。
- (9) 控訴審判決及び第一審判決は「船荷証券上の運送人」を論じている。
- (10) 野村修也「判批」高田桂一先生古稀記念論文集『現代ビジネス判例—企業行動の新たな
指針』256 頁 (法律文化社、平 15)。この見解によれば、庄子教授や箱井教授の見解は (c) にな
ろうか。
- (11) 箱井・前掲 (注 6) 59-60 頁、79 頁。
- (12) 小林登「定期傭船契約と船荷証券責任」海法会誌復刊 43 号 116 頁 (平 11) は、本判決とジャ
スミン号事件上告審判決の判旨の差異を指摘した上で、但し、本判決でも、結局は裏面約款規
定を根拠に定期傭船者を運送人と結論付けたのであるから、実際には証券の範囲内で判断した
点に差異があるわけではない (証券における運送人の記載のみで判断すべきか否かと言う点で
は差異が生じ得るが) と指摘している。
- (13) ジャスミン号事件控訴審判決は、定期傭船者名義の頭書は、定期傭船者の専用用紙である
ことを示すか、荷主等に対して連絡先を示すか、せいぜい定期傭船者が本件船荷証券で表章さ
れる運送人との傭船契約に何らかの形で関与していることを示すに過ぎないという。

- (14) 原茂・前掲(注7)106頁、小林・前掲(注12)117-118頁、戸田修三「判批」保険海商判例百選(第二版)158頁(平5)、中村眞澄「判批」海事法研究会誌104号16頁(平3)等。
- (15) 箱井・前掲(注6)69-71頁。川又良也・私法判例リマークス1993〈下〉119頁(平5)、高桑・前掲(注7)111-112頁、中田明「定期備船契約と船荷証券責任」海法会誌復刊43号123頁(平11)、楠元純一郎「判批」佐賀大経済論集32巻5号81頁(平11)、藤田勝利「日本における海商法判例の最近の動向とジャスミン号事件・最高裁判決の波紋」近大法学51巻3・4号1頁(平16)等も略同旨。その他本文中述べた定期備船者説とは言いきれぬものの、船主説に批判的見解として、弥永・前掲(注5)、森田・前掲(注5)、相原隆「判批」海事法研究会誌119号1頁(平6)、清河雅孝「判批」産大法学26巻2号159頁(平4)、郷原資亮「法理論と実務の狭間で―ジャスミン号事件判決と判例評釈を読む―」摂南法学20号17頁(平10)等がある。
- (16) 箱井・前掲(注6)57頁。
- (17) 箱井・前掲(注6)69頁。なお、箱井教授によれば、本文中述べたことは、所持人が、別途証券外の事実を援用して、証券の表示(頭書に基づき定期備船者が運送人と解されること)と異なる主張立証、具体的には実質関係たる運送契約上船主が運送人としての責任を負う旨の主張立証をすることを妨げるものではない。箱井・前掲(注6)58-59頁、76-77頁。
- (18) 平泉貴士「船荷証券における運送人の確定―有価証券法理からの一考察―」法学新報108巻9・10号544頁、548頁(平14)。この見解では、証券外の事実たる具体的な定期備船契約の内容(約款)から運送人を特定するが、標準書式が用いられている場合は実際の運用状況が異なっているとの反証のない限り、実質的な運送人は船主と判断されるという。
- (19) 判旨5で運送賃収受に関する合意なるものが認定されているが、その根拠は不明である。そもそも、この部分の判旨では「船主」が運送賃債権の債権者と認める如くで、約款上定期備船者が権利者とされそれゆえに定期備船者が運送人と判断したことと矛盾している。
- (20) 「船舶運航事業者」「船舶貸渡業者」とは、海上運送法上の事業種別(同法2条2号及び7号)である。海運業の形態としてのOperator業とOwner業の区別(因みに海商法教科書でしばしば基本概念として登場する海上企業主体なる概念は現代の海運人が知らない概念である)もこれにあたる。定期備船契約は、経済取引としてはOwnerがOperatorに船腹(これは船舶の運送能力に着目した表現である)を提供する契約であり、Operatorは、自己の所有船舶又は定期備船により提供された船腹を利用して、簡品運送契約又は航海備船契約による運送契約を締結して海上運送を行う。高桑昭「判批」商事法務1386号36頁(平7)が「他人所有の船舶を定期備船して海上運送業を営む場合には、荷主から貨物を集め、それについて運送を約し、運賃を収受する者は定期備船者」であると述べるのは、その意味で正当である。なお、定期備船の経済的意味及び船舶の収支構造につき、谷本裕範＝宮脇亮次『新・備船契約の実務的解説』14-16頁、114-115頁、122-124頁(成山堂、平20)、田村茂編『不定期船実務の基礎知識』118頁、136頁、179-192頁(乾汽船、平21)参照。
- (21) 誤解がないよう補足すると、船舶が定期備船された場合は常にこの形態であるとも言えない。コンテナ船の場合、船主と定期備船者(定期航路の運営者)の間で備船料が授受され、他方で定期備船者と荷主の間で定期備船者を運送人とする簡品運送契約が締結され、前者が当該契約に関し自己を運送人と明示する船荷証券を発行し、当該契約に基づく運送賃が授受される。
- (22) 中田明「判批」ジュリスト1075号176頁(平7)は、船荷証券は要因証券であるが、船荷証券の基礎となる運送契約は定期備船者と荷主間の航海備船契約であるから、定期備船者が運送人であると解するのが自然であるとする。

- (23) ジャスミン号事件控訴審判決では、この点（定期傭船者の代理権）が認定されている。証券外の事情を斟酌するはずの本判決では、認定がない。
- (24) 例えば、原茂・前掲（注 7）106-107 頁、高桑・前掲（注 7）112 頁。
- (25) 中元啓司「海上運送契約と運送契約当事者」落合誠一＝江頭憲治郎編集代表『海法体系』（商事法務、平15）269 頁、森田・前掲（注 5）1031 頁、楠元・前掲（注15）88 頁等。